

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เมื่อสังคมโลกในยุคปัจจุบันเริ่มตระหนักถึงความจำเป็นในการลดการใช้พลังงานเพื่อลดภาวะมลพิษในสิ่งแวดล้อม อันจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและโดยที่ประชาชนสังคมเมืองเริ่มหันมาดูแลสุขภาพของตนมากยิ่งขึ้นจึงให้ความสำคัญกับการออกกำลังกาย ซึ่งการปั่นจักรยานถือเป็นวิธีการหนึ่งในการพัฒนาร่างกายให้แข็งแรงและยังเป็นพาหนะขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อีกทั้งการใช้จักรยานยังเป็นการช่วยลดการใช้พลังงานน้ำมัน ไม่สร้างมลภาวะที่ทำลายสิ่งแวดล้อมและนอกจากนี้ยังช่วยให้ผู้ใช้จักรยานได้ออกกำลังกายไปในตัวด้วย ดังนั้นในปัจจุบันจึงเกิดกระแสความนิยมในการปั่นจักรยานไปทั่วโลก

ประเทศไทยนั้น การปั่นจักรยานถือเป็นกระแสสังคมที่ได้รับความนิยมอยู่ในขณะนี้ มีชมรมจักรยานเกิดขึ้นมากมายในหลายจังหวัดทั่วประเทศ ดังจะเห็นได้จากข้อมูลของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่พบว่าในช่วง 2 - 3 ปีที่ผ่านมา คนไทยตื่นตัวเรื่องสุขภาพและกิจกรรมในการออกกำลังกายสูงขึ้นทุกประเภท โดยเฉพาะการวิ่งและการปั่นจักรยาน ซึ่งในส่วนของจักรยานนั้นพบว่ามีคนหันมาปั่นเพิ่มขึ้นกว่า 100% คือจากเดิมจำนวนผู้ปั่นจักรยานมีประมาณ 10,000 คน ได้ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 200,000 - 300,000 คน ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการรณรงค์สร้างความตระหนักเรื่องสุขภาพและการปรับทัศนคติคนหนุ่มสาววัยทำงานให้สนใจการออกกำลังกายด้วยการปั่นจักรยานมากขึ้น<sup>1</sup> ประกอบกับข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2554 ระบุว่า ประเทศไทยมีการนำเข้าจักรยาน และชิ้นส่วนจักรยานทุกประเภท โดย

---

<sup>1</sup>สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2558). *คนไทยปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น 100 เปอร์เซ็นต์*.

(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.thaihealth.or.th/Content/29147-คนไทยปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น%20100%20เปอร์เซ็นต์.html>. [2559,15 เมษายน]

เฉลี่ยแล้วเดือนละประมาณ 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รวมกันทั้งปีประมาณ 120 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือกว่า 3 พันล้านบาท<sup>2</sup> และประเทศไทยเองยังเป็นทั้งแหล่งผลิตจักรยานเพื่อส่งออก รวมถึงมีตัวแทนจำหน่ายอีกหลายราย ซึ่งแต่ละรายนำเข้าจักรยานที่มีชื่อเสียงจากต่างประเทศเป็นจำนวนมาก ยังไม่นับรวมตลาดจักรยานมือสองจากต่างประเทศ และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง อาทิ อะไหล่ อุปกรณ์ ตกแต่งจักรยาน เสื้อผ้า อุปกรณ์เสริม รวมถึงธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยว ในแต่ละปีการใช้จักรยานในประเทศไทยได้สร้างเงินหมุนเวียนด้านการท่องเที่ยวภายในประเทศไม่ต่ำกว่า 900 ล้านบาท นอกจากนี้ยังพบว่าปัจจุบันผู้ที่อาศัยในกรุงเทพมหานคร หันมาใช้บริการระบบขนส่งแบบรางมากขึ้น โดยมีบางส่วนหันมาใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน จากสถิติพบว่า ประเทศไทยมีจำนวนผู้ใช้จักรยานทั่วประเทศ 2,250,000 คน แบ่งเป็น ผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพฯ และปริมณฑล 150,000 คน ผู้ใช้จักรยานในจังหวัดอื่นๆ อีก 2,100,000 คน<sup>3</sup>

ในจำนวนผู้ใช้จักรยาน 2,100,000 คนนั้น มีผู้ใช้จักรยานเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวมากถึง 260,000 คน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี เช่น ในปี พ.ศ.2557 ประเทศไทยมีผู้ใช้จักรยานเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวประมาณ 320,000 คน เพิ่มขึ้น 25% จากปีพ.ศ.2556 สามารถสร้างรายได้ด้านการท่องเที่ยวมากกว่า 1,100 ล้านบาท และทางการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยคาดว่าต่อไปจะสามารถเพิ่มจำนวนผู้ใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวขึ้นได้อีก 25% จาก 320,000 คน เป็น 400,000 คน ซึ่งจะสร้างรายได้ด้านการท่องเที่ยวด้วยจักรยานมากถึง 1,350 ล้านบาทต่อปี<sup>4</sup>

จากกระแสการปั่นจักรยานรัฐได้พยายามดำเนินการสนับสนุนการใช้จักรยานของประชาชน เช่น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้จัดสรรงบประมาณจัดทำทางจักรยานในจังหวัดต่าง ๆ แล้ว 43 จังหวัด และพยายามจะดำเนินการให้ครบทั้ง 77 จังหวัด ขณะที่ กรุงเทพมหานครก็

<sup>2</sup>สยามธุรกิจ. (2558). *สองล้อยอดฟุ้งดาวรุ่งไทยแจ้งเกิด*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

[http://www.siamturakij.com/main/news\\_content.php?nt=4&nid=1743](http://www.siamturakij.com/main/news_content.php?nt=4&nid=1743). [2559,8 เมษายน]

<sup>3</sup>Cycling plus Thailand (2558). *ไอไบค์ (ibike) ประกันความสุขของนักปั่น*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

<http://www.cyclingplusthailand.com/detail.php?menutop=1&type=0&proid=59>. [2559,15 เมษายน]

<sup>4</sup>Marketeer. (2558). *อินเตอร์เนชั่นแนล บางกอกไบค์ 2015*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

<http://marketeer.co.th/archives/41800>. [2559,16 เมษายน]

ได้มีการสนับสนุนการจัดทำทางจักรยานในถนนทั้งสายหลักและสายรองอยู่หลายสาย และจากการที่สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมารทรงมีพระราชดำริเรื่อง ไบค์ฟอร์แมม (BIKE FOR MOM) ปั่นเพื่อแม่ ส่งผลให้เกิดกระแสนิยมการปั่นจักรยานที่แพร่หลายมากขึ้น ทำให้รัฐบาลในยุค พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ให้ความสนใจในเรื่องของการใช้จักรยานเป็นอย่างมาก จนกระทั่งมีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาเส้นทางจักรยานทั่วประเทศเกิดเป็น โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยานขึ้นอีกครั้ง โดยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาเส้นทางจักรยานทั่วประเทศภายใน 2 ปี ระยะทางประมาณ 3,016 กิโลเมตรโดยให้กระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานคร และ หน่วยงานส่วนภูมิภาคเป็นผู้ดูแล<sup>5</sup>

ในอดีตการพัฒนาเส้นทางจักรยานในประเทศไทยมีไม่มากและส่วนใหญ่เป็นเพียงการพัฒนาเส้นทางจักรยานในระยะสั้น เส้นทางจักรยานก็เป็นเส้นทางที่อยู่ในทางหลวงหรือบนทางเท้า ซึ่งไม่ใช่เส้นทางจักรยานที่มีมาตรฐานและเหมาะสมกับการใช้จักรยานอย่างแท้จริง และนอกเหนือจากการพัฒนาเส้นทางจักรยานแล้วรัฐยังขาดมาตรการทางกฎหมายในการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานอยู่บ่อยๆ รวมทั้งยังไม่ปรากฏว่ามีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้จักรยานให้เหมาะสมและทันสมัยที่จะให้การคุ้มครองรับรองสิทธิและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน อีกทั้งยังไม่ปรากฏว่ารัฐได้มีมาตรการทางกฎหมายที่สนับสนุนให้ประชาชนหันมาปั่นจักรยานเพราะในปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานพบเพียงพระราชบัญญัติล้อเลื่อน พ.ศ.2475 และพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 เท่านั้น ซึ่งเป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเป็นระยะเวลานานแล้ว และเมื่อพิจารณาประกอบกับกฎหมาย ผังเมือง พ.ศ.2518 ก็มีแต่เพียงการแยกผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะ ไม่มีส่วนใดที่มีการกำหนดออกมาใช้กับผู้ใช้จักรยาน<sup>6</sup>อันแสดงให้เห็นว่าเมื่อมาตรการทางกฎหมายของไทยในปัจจุบัน

<sup>5</sup>หนังสือพิมพ์ข่าวสดรายวัน(2558) *“เคยคนไทยปั่นจักรยานเพิ่ม เร่งรณรงค์ใช้ถนนร่วมกันอย่างปลอดภัย”* วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2558 ปีที่ 25 ฉบับที่ 9025 หน้า 25

<sup>6</sup>Ride a bike news. (2558). *Transforming “เมืองจักรยาน” ของประเทศไทย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.rideabikeneeds.com/news-detail.php?id=85>. [2559,20 พฤษภาคม]

<sup>7</sup>รุจินันท์ วาจิวัฒนารัตน์. (2558). *มาตรการทางกฎหมายลดการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน กรณีศึกษา การใช้ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร*. หน้า 571

ยังไม่สอดคล้องกับกระแสนิยมในการปั่นจักรยานที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้ปั่นจักรยานด้วย จากการการสำรวจพบว่าอุบัติเหตุจากการปั่นจักรยานในประเทศไทยนั้น มีอัตราการเสียชีวิต สูงเป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากประเทศนามิเบีย ที่มีสถิติอัตราการเสียชีวิตห่างจากสถิติการเสียชีวิตในประเทศนามิเบียไม่มากนัก โดยจากการสำรวจระบุว่า ปัจจัย 3 ข้อ ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุคือ พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวดพอ และความปลอดภัยของถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน<sup>8</sup>

เมื่อพิจารณาจากการใช้จักรยานของประเทศอื่นๆ จะพบว่า ในหลายประเทศให้การสนับสนุนการใช้จักรยานในลักษณะของการสร้างวัฒนธรรมการใช้งานจักรยาน นอกจากนี้ยังมีมาตรการทางกฎหมายที่สนับสนุน คุ้มครองสิทธิของผู้ใช้จักรยาน เช่น สหรัฐอเมริกามีการบัญญัติกฎหมายจักรยานทั้งในรูปของกฎหมายสหพันธรัฐ (Federal law) และกฎหมายมลรัฐ (State law) ซึ่งมีการบัญญัติถึงข้อกำหนดในการใช้จักรยาน ไว้อย่างชัดเจน<sup>9</sup> รวมถึงการจัดให้มีการประกันภัยจักรยาน<sup>10</sup> หรือในประเทศเนเธอร์แลนด์มีการกำหนดความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้จักรยานในลักษณะของความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด โดยมุ่งให้ความคุ้มครองผู้ใช้จักรยานมากกว่าผู้ขี่ยานพาหนะประเภทอื่นๆ<sup>11</sup> นอกจากนี้ประเทศอังกฤษยังใช้มาตรการแรงจูงใจทางภาษีมาสนับสนุนให้ประชาชนหันมาปั่นจักรยาน โดยการยกเว้นภาษีรายปี

<sup>8</sup>MThainews. (2558). *เมืองไทยพร้อมแค่ไหนกับการปั่นจักรยาน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

<http://news.mthai.com/hot-news/426466.html>. [2559,10 มิถุนายน]

<sup>9</sup>ข้อบัญญัติเกี่ยวกับการใช้จักรยานในสหรัฐอเมริกานั้น ในระดับกฎหมายสหพันธรัฐได้มีการกำหนดมาตรการเกี่ยวกับการใช้จักรยานไว้ในประมวลกฎหมายว่าด้วยข้อบัญญัติแห่งรัฐบาลกลางสหรัฐ(Code of Federal Regulations) และประมวลกฎหมายยานพาหนะ” (Uniform Vehicle Code หรือUVC) ส่วนข้อบัญญัติในระดับมลรัฐเกี่ยวกับการใช้จักรยาน ได้มีการบัญญัติมาตรการในการใช้จักรยานไว้เช่นกันทั้งในรูปของ การบังคับใช้กฎหมายทั่วทั้งรัฐ (Statewide Uniformity of Bicycling Laws) และการกำหนดมาตรการต่างๆขึ้นเองภายในเมืองของตนเช่น เมือง Blackhawk รัฐ Coloradoซึ่งรายละเอียดจะได้กล่าวต่อไปในบทที่ 3

<sup>10</sup>*Bicycle Law, Insurance advice*. (ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก : <http://www.bicyclelaw.com/>. [2559,15

พฤศจิกายน]

<sup>11</sup>จักรพล เพ็ญโฉม. (2558) *“วัฒนธรรมสองล้อ” กับการดีไซน์เมืองที่เอื้อนักปั่น*, (ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก :

<http://www.tcdconnect.com/article/Know-What/1180-amsterdam-bicycle-city>. [2559, 24 กรกฎาคม]

ให้แก่ นายจ้าง หรือ ผู้ประกอบธุรกิจที่จัดหาจักรยานให้ลูกจ้าง ใช้เดินทางมาทำงาน หรือจัดหาอุปกรณ์สนับสนุนความปลอดภัยในการใช้จักรยานของลูกจ้าง เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนของประเทศอังกฤษหันมาใช้จักรยานในการเดินทาง<sup>12</sup> และในประเทศญี่ปุ่นก็มีข้อบังคับเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์รองรับการบริโภคผลิตภัณฑ์จักรยานของผู้ใช้งานจักรยาน<sup>13</sup>

สำหรับในประเทศไทยขณะนี้แม้ว่ารัฐจะให้การสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานเพื่อการคมนาคมก็เป็นลักษณะของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน และพัฒนาเส้นทางจักรยานเป็นส่วนใหญ่ แต่ในส่วนของกฎหมายหรือข้อบัญญัติต่างๆ กลับปรากฏว่ารัฐยังไม่มีมาตรการเพื่อสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานในรูปของการกำหนดมาตรการทางกฎหมายแต่อย่างใด อีกทั้งประเทศไทยในปัจจุบันไม่มีการกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการใช้จักรยานไว้เป็นการเฉพาะ ส่งผลให้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานยังไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน นอกจากนี้รัฐยังขาดการกำหนดมาตรการต่างๆ ให้สอดคล้องกับการสนับสนุนให้ใช้จักรยานในการคมนาคมในระยะทางสั้นๆ หรือการใช้จักรยานเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างการใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทอื่นรวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการใช้จักรยานที่จำเป็นและเหมาะสม โดยการสร้างเครื่องมือทางกฎหมาย (regulatory instruments) เข้ามาสนับสนุนการใช้จักรยานเช่นการกำหนดมาตรการเพิ่มแรงจูงใจทางภาษี (environmental tax incentives) หรือการกำหนดแนวทางโครงการจักรยานเพื่อสร้างเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยและเชื่อมโยงกับเส้นทางขนส่งสาธารณะอื่นๆ ดังที่ในต่างประเทศให้การสนับสนุน มาตรการทางกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในปัจจุบันจึงควรที่จะมีการปรับปรุงแก้ไข เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่ใช้ยานพาหนะ

<sup>12</sup>The Department for Transport. (2557). *Cycle to Work Scheme implementation guidance*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.gov.uk/government/publications/cycle-to-work-scheme-implementation-guidance>.

[2559,8 พฤศจิกายน]

<sup>13</sup>ในประเทศญี่ปุ่นได้มีการจัดตั้งสถาบันส่งเสริมการใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่น (The Japan Bicycle Promotion Institute หรือ JBPI) ขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวางแผนกิจกรรมต่างๆ ที่ส่งเสริม สนับสนุนการใช้จักรยานในประเทศญี่ปุ่น รวมทั้งดำเนินกิจกรรมทางด้านมาตรฐานอุตสาหกรรมของจักรยานด้วย

ประเภทต่างๆสามารถเข้าถึงสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่เหมาะสมแก่ยานพาหนะประเภทนั้นๆ โดยได้รับมาตรฐานความปลอดภัยอย่างเท่าเทียมกัน (equality in transportation)<sup>14</sup>

ดังนั้นเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในประเทศไทยให้มีความชัดเจน ครอบคลุมและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันหลังจากที่ประชาชนหันมาสนใจในการใช้จักรยานเพื่อการคมนาคมเพิ่มมากขึ้น จึงควรทำการศึกษาและวิจัยในประเด็นของการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้จักรยาน เมื่อเกิดความเสียหาย การคุ้มครองในผลิตภัณฑ์จักรยานที่จะต้องได้รับมาตรฐานทางด้านความปลอดภัยในฐานะที่ผู้ใช้จักรยานเป็นผู้บริโภค การประกันภัยสำหรับผู้จักรยานรวมไปถึง การจัดทำมาตรการทางกฎหมายที่เป็นการจูงใจให้ประชาชนหันมานิยมใช้จักรยานในการเดินทางเพิ่มมากขึ้นในลักษณะของการเพิ่มแรงจูงใจทางภาษี โดยอาศัยการศึกษา วิเคราะห์ เปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศต่างๆที่มีมาตรการคุ้มครองและรับรองสิทธิประโยชน์อันเกี่ยวกับการใช้จักรยานดังกล่าวข้างต้น เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนามาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแนวคิดทางกฎหมายเกี่ยวกับเสรีภาพและข้อจำกัดในการเลือกใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทาง การส่งเสริมและคุ้มครองการใช้จักรยานรวมถึงพัฒนาการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้จักรยานในประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาทั้งในทางข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้จักรยานในประเทศไทย
3. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายในการส่งเสริม คุ้มครอง หรือควบคุมการใช้จักรยานในต่างประเทศ

<sup>14</sup>ปีดิเทพ อยู่ยืนยง. (2556) *เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์เพื่อสร้างมาตรการสนับสนุนการใช้จักรยานไปทำงานของประเทศไทย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://news.mthai.com/hot-news/426466.html>. [2559, 3 พฤษภาคม 2559]

4. เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในประเทศไทยและต่างประเทศ

5. เพื่อนำเสนอแนวทางแก้ไขปัญหามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในประเทศไทย

### 1.3 สมมุติฐานในการศึกษา

ในปัจจุบันประชาชนหันมาใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น และการใช้จักรยานก็ยังคงได้รับการสนับสนุนจากทั้งภาครัฐและเอกชน แต่ในขณะเดียวกันมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในปัจจุบันนี้ยังไม่ครอบคลุมและชัดเจนเพียงพอที่จะคุ้มครองและรับรองประโยชน์ให้แก่ผู้ใช้จักรยาน ทั้งในแง่ของเสรีภาพในการใช้จักรยาน สภาพแวดล้อมหรือเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมเพียงพอ การป้องกันอุบัติเหตุและการเยียวยาความเสียหาย รวมทั้งยังขาดมาตรการทางกฎหมายอื่นๆ ที่จะส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนสามารถใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ดังนั้น การบัญญัติให้มีมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานโดยอาศัยแนวทางการศึกษาจากมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับจักรยานของต่างประเทศ อาจจะเป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในประเทศไทยได้

### 1.4 ขอบเขตในการศึกษา

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาและวิเคราะห์แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายที่ส่งเสริมคุ้มครองและควบคุมการใช้จักรยานรวมถึงศึกษาวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาทั้งในทางข้อเท็จจริงและในข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานของประเทศไทยในปัจจุบัน โดยทำการศึกษาจากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริงรวมถึงศึกษาจากกฎหมายที่บังคับใช้ในประเทศไทยคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กฎกระทรวง (ฉบับที่ 2) และ (ฉบับที่ 4) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ประกอบกับการศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับแนวคิดและทฤษฎีรวมทั้งหลักกฎหมายของต่างประเทศ อาทิ กฎหมายของสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และข้อบังคับของสหภาพยุโรปซึ่งรวมถึงประเทศต่างๆ ในยุโรป อาทิ ประเทศเนเธอร์แลนด์ ประเทศอังกฤษ และสาธารณรัฐอิตาลี ซึ่งในงานวิจัยนี้มุ่งศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายของไทยและต่างประเทศในประเด็นของการ

ส่งเสริม การคุ้มครองและการควบคุมการใช้จักรยาน รวมทั้งการป้องกันอุบัติเหตุและการเยียวยาความเสียหายตลอดจนบทลงโทษทางกฎหมายต่างๆเป็นหลัก เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในประเทศไทยต่อไป

## 1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา

การศึกษาอิสระนี้เป็นการศึกษาค้นคว้าเชิงคุณภาพ การวิจัยเอกสาร (documentary research) โดยรวบรวมค้นคว้าจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในการใช้จักรยาน ในรูปของสื่อประเภทตำรากฎหมาย หนังสือ รายงานการวิจัย บทความต่างๆที่เกี่ยวข้องทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมทั้ง บทสัมภาษณ์ บทความ รายงานข่าว ซึ่งอยู่ในรูปของสื่ออิเล็กทรอนิกส์จากเว็บไซต์อินเทอร์เน็ตต่างๆ เพื่อนำมาศึกษา วิเคราะห์ สรุปผลและเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุง พัฒนา และแก้ไขมาตรการทางกฎหมายในประเทศไทยต่อไป

## 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงแนวคิดทางกฎหมายเกี่ยวกับเสรีภาพและข้อจำกัดในการเลือกใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทาง การส่งเสริมและคุ้มครองการใช้จักรยานรวมถึงพัฒนาการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้จักรยานในประเทศไทย
2. ทราบถึงสภาพปัญหาทั้งในทางข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในประเทศไทย
3. ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายในการส่งเสริม คุ้มครอง หรือควบคุมการใช้จักรยานในต่างประเทศ
4. ทราบถึงความแตกต่าง ข้อดีและข้อเสียระหว่างมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในประเทศไทยและต่างประเทศ
5. เพื่อเป็นแนวทางแก้ไขและปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในประเทศไทย